RAJYA SABHA

Friday, the Xlth July, 2001/5 *Sravana,* 1923 *(Saka)* The House met at eleven of the clock Mr. Chairman *in the Chair.*

MEMBER SWORN

Shri Dayanand Sahai (Jharkhand.)

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Import of Coaches

*81. SHRI ABANI ROY: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government have imported rail coaches from Germany;

(b) if so, the reasons therefor and the justification thereof;

(c) whether import of coaches from foreign countries and the terms and conditions for such imports have been widely criticised;

(d) whether indigenous coach manufacturing industry has been affected adversely due to import of such coaches; and

(e) if so, the reaction of Government thereto?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) to (e) A Statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) Yes, Sir.

(b) At present, coaches being manufactured in India are of a technology of 1950's and need improvements as regards reduction in tare weight, reduction in maintenance and operation costs, resistance to corrosion, sealing capacity, safety features, speed potential, braking system, riding and passenger comforts, availability and reliability, etc. Therefore, country needed new design of coaches so that alongwith improved safely and Comfort, more number of passengers could be carried per coach/train and the maintenance and operation costs could be reduced, so as to be cost effective in the long run for Indian Railways.

In order to achieve the above objectives, it was decided to upgrade the design and manufacturing capabilities of Indian Railways by going in for procurement and transfer of technology of Light Weight Coaches of state-of-the-art technology with such features.

(c) No, Sir.

(d)No, Sir.

(e) Does not arise.

SHRI ABANI ROAY: Sir, the answer has not totally satisfied me. You have said in the answer, "Safety features are also there". And on the question of "safety", on 18th June, this year, you told to some newspersons that" "यात्री सुरक्षा पर कोई समझौता नहीं। अगर हालात नहीं सुधरे तो जान लीजिए सबकी छुट्टी ।'' इस बारे में I am asking you a few questions. When the new-look trains were introduced it was said that the special amenities would make the travelling a wonderful experience. For such amenities, Railways have imposed an extra charge of 10 per cent on passengers. But after four or five incidents of problem in coupling, and after three accidents, the Railways sent a team to study technical problems affecting the couplings of these coaches. This team included the officials from the accounts and the finance departments. Arc they technical staff? So, my question is: Why were the officials from the accounts and the financial departments were included in that team, while the matter was technical one?

श्री नीतीश कुमार: सर, एलएचबी कोच को इम्पोर्ट करने से संबंधित सवाल है। इसमें काफी वर्षों तक सोच-समझकर रेलवे में यह विचार हुआ है और अल्टीमेटली 95 में यह कांट्रेक्ट साईन हुआ। इसके आधार पर एलएचबी कोचेज को इम्पोर्ट किया गया। एलएचबी कोचेज के कुछ खास फीचर्स हैं और हम यह चाहते हैं कि रेलवे में नई टैक्नोलाजी के कोचेज आएं। कोचेज साथ-साथ ट्रांसफर आफ टैक्नोलोजी के लिए भी एग्रीमेंट किया गया। इस दिशा में कार्यवाही भी हो रही है। चूंकि इसकी टर्म्स एंड कंडीशन्स ट्रांसफर ऑफ टैक्नोलाजी के बारे में बात हो रही है तो इस सिलसिले में लोगों का आना-जाना लगा रहता है। ये जो कोचेज लाए गए हैं इनको इस साल पहली बार इन्ट्रोड्यूज किया गया स्वर्ण शताब्दी के रुप में नई दिल्ली से लखनऊ के बीच में। लेकिन जब यह ट्रेन चलाई गई तो बीच में दो-तीन बार अनकपलिंग की शिकायत मिली। इसके बाद दो-तीन बार शिकायत आई तब यह निर्णय लिया गया कि फिलहाल जब तक हर चीज दुरुस्त न हो जाए, तब तक इसको सर्विस में नहीं लाया जाना चाहिए और इसको विद्ड्रा किया गया है। इसके संबंध में पूरी बात चल रही है और इसके ट्रायल भी हो रहे हैं। इसकी हमारे पास परफोरमेन्स गारंटी भी है और वारन्टी पीरियड भी हैं। इसलिए हम चाहते हैं कि हर चीज दुरुस्त हो जाए ।

SHRI ABANI ROY: But you have not answered the point, as to why the official from the Accounts and Finance Department were mere in the team. Do they come under "technical staff?

श्री नीतीश कुमार: जहां से ट्रांसफर और टेक्नोलॉजी होना है वहां टीम जाती रहती है। ट्रेनिंग के लिए लोग जाते हैं और कई तरह की चीजें देखने के लिए भी जो हैं। जो टीम बनती है उसमें एकाउंटस के लोग भी जाते हैं।

SHRI ABANI ROY: My second supplementary is, five different teams, comprising officials, including the present Chairman of the Railway Board, Shri Ashok Kumarji, who was then Member (Mechanical), had visited Germany, before the coaches arrived here. After spending a lot of money out of the Railway funds and putting the coaches on track, you have now withdrawn them. I would like to know why the Member (Mechanical), who was there in the team, did not go through the mechanical defects that are being faced by us now. Why he could not realise at that time that there is the teething problem in the coupler? I would like to know whether the Member (Mechanical) went there to find out whether the coaches that were being bought were such that they could be run here smoothly, or it was only a pleasure trip.

श्री नीतीश कुमार: सभापति जी, यह निर्णय सोच-समझकर लिया गया है कि हम नई टेक्नोलॉजी इम्पोर्ट करेंगे। टेक्नोलॉजी लेने के लिए कोचेज भी इम्पोर्ट किए गए हैं। इसकी एक्चुअल सप्लाई 2000 में हुई है। फरवरी में तीन कोच आए थे और फाइनली सारे कोच दिसम्बर, 2000 में आए थे। यहां उन लोगों ने इसे तैयार किया है और फिर उसका ट्रायल रन भी हुआ है। इसके बाद ही सर्विस में इंट्रोड्यूज किया गया है। इसे चलाने के बाद अगर कोई भी प्रॉब्लम आती है तो उस प्रॉब्लम को और हर चीज को रेक्टीफाई किया जा रहा है। जैसा मैने कहा कि इसका वारंटी पीरियड है इसलिए इसमें किसी तरह की कोई परेशानी नहीं होगी। आपने पूछा कि कांट्रेक्ट से पहले मैकेनिकल मैम्बर गए थे, गए होंगे लेकिन मेरे पास फिलहाल अभी यह जानकारी उपलब्ध नहीं है कि कितने अधिकारी, कितनी बार इस एग्रीमेंट के सिलसिले में गए थे। दरअसल बात यह है कि जब हम ये सर्विस कोच इंट्रोड्यूज कर रहे हैं तो सब कुछ देखकर ही करते हैं। इनफैक्ट दो-तीन बार जब यह अनकपल हुआ है तो लोगों ने इसे सुधारने की कोशिश भी की है। टर्म्स एण्ड कंडीशन्स के हिसाब से जो कपलर देना है, जो टाइट ब्लॉक सी.बी.सी.(सैन्टर बफर कपलर) है और जो डिजाइन हमें चाहिए वह डिजाइन देने के लिए वह वचनबद्ध है। उन्हें दुबारा कहा गया है कि जो डिजाइन हमें चाहिए उसी डिजाइन के हिसाब से आप हमें दें। यह उनकी वचनबद्धता है और वे यह सब कुछ वारंटी पीरियड में करेंगे। अगर किसी तरह की शिकायत रहेगी तो हमारे पास कानूनी रास्ता है। वैसे मुझे नहीं लगता कि कोई कानूनी रास्ता अख्तियार करने की नौबत आएगी। सप्लायर्स को यह मालूम है कि अगर हम गुड क्वालिटी

सप्लाई नहीं करेंगे तो दुनिया भर में उनकी छवि खराब होगी। यह रिप्यूटिड सप्लायर है। बोगी की टेक्नोलॉजी फिएट की है और जो इनके इंटीरियर्स की कोच की टेक्नोलॉजी है वह एल.एच.बी.की है, यह सोच-समझकर ही दोनों को साथ मिलाकर उन लोगों का टाई-अप हुआ है। अब यह सल्सथोम हो गया है, उसने एल.एच.बी.को ले लिया है। उनके साथ जो टाई-अप है और जो टर्म्स एंड कंडीशन्स के एग्रीमेंट हैं उसके हिसाब से सप्लाई को दुरुस्त किया जाएगा।

श्री सतीश प्रधान: सभापति जी, मैं सिर्फ यह जानना चाहता हूं कि मुंबई में इस विषय में अखबार में एक न्यूज छपी थी जिसमें कहा गया था कि नये कोचेज लाए गए हैं और नई टेक्नोलॉजी आ रही है। मुंबई में जो ट्रेफिक है पैसेंजर्स का और रेल का उसकी क्षमता देखते हुए आज की उपलब्ध व्यवस्था कम पड़ रही है और उसमें तुरंत सुधार करने की आवश्यकता है। इसीलिए नई टेक्नोलॉजी लाने के बारे में सोचा गया, कोचेज इम्पोर्ट किए गए और वहां डिप्लाए भी करने वाले थे लेकिन अचानक रेलवे मिनिस्ट्री और रेलवे बोर्ड के निर्णय में कुछ चेंज हुआ, परिवर्तन हुआ और इसको बंगाल में यूज किया गया। मैं बंगाल के खिलाफ नहीं हूं लेकिन जिस कार्य के लिए वह लाया गया था उसके लिए उसका यूज क्यों नहीं हुआ?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय,माननीय सदस्य ने मुंबई रेल सेवा के बारे में पूछा है, तो उसके लिए मुंबई रेल विकास कारपोरेशन का गठन किया गया है।

श्री सतीश प्रधान: नहीं, अभी तक नहीं हुआ। आप इम्पलीमेंट नहीं कर रहे हैं। आपने रेल विकास कारपोरेशन की बात की। रेल विकास कारपोरेशन के बारे में निर्णय हुआ, लेकिन उस पर अमल अभी तक नहीं हुआ है। उसको आगे बढ़ाने के लिए उसके फार्मेशन के लिए रेलवे बोर्ड को क्या दिक्कत है, क्यों नहीं करते?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, रेलवे बोर्ड को कोई दिक्कत नहीं है। मुंबई रेल विकास कारपोरेशन का गठन हो चुका है। इसके लिए जो वर्ल्ड बैंक की असिस्टेंस वहां दो फेजों में, वहां की सर्विसेज को ऑगमेन्ट करने के लिए और नई रेल लाइनों को बनाने के लिए है। इसके साथ-साथ न्यू स्टाक इम्प्रूव करने के लिए इसमें कई प्रोजेक्ट हैं। इसमें फेज एक के लिए बात चल रही है। वर्ल्ड बैंक से इसके पहले लोन लेने में कुछ समस्या जरुर थी क्योंकि यह जो वर्ल्ड बैंक से कर्जा लेना था, यह दोनों, राज्य सरकार भी ले रही थी और रेलवे भी ले रहा था। यह आमतौर पर होता है कि रेलवे को विदेश से जो भी धन आता है, वह वित्त मंत्रालय के माध्यम से आता है। तो इसमें व्यावहारिक कारणों को लेकर चर्चा हो रही थी। लेकिन अब यह बात तय हो चुकी है कि उसको किस ढंग से वापस किया जाएगा। इस बारे में रेल मंत्रालय ने अपना जो प्रस्ताव वित्त मंत्रालय के सामने रखा था, उसके बारे में मैंने व्यक्तिगत रुप से भी वित्त मंत्री जी के साथ चर्चा की है और अंत में प्रधानमंत्री लेवल पर भी बातचीत हुई है। अब यह मामला हल कर लिया गया है और फ्लो ऑफ फंड की कोई समस्या नहीं है ।

दूसरा आपने कहा कि...

श्री सतीश प्रधान: यह कब शुरु होगा?

श्री नीतीश कुमार: बात वर्ल्ड बैंक के साथ चल रही है।

श्री सतीश प्रधान: सभापति जी, बात तो कई सालों से चल रही है आखिर जब निर्णय हो गया तो उस के बाद कितने दिन तक लोगों को इसके अमल के लिए रुकना पड़ेगा?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, इसके लिए वर्ल्ड बैंक से भी पैसा लिया जा रहा है और रेलवे अपने रिसोर्सेज से भी पैसा लगा रही है। ऐसा नहीं कि काम नहीं चल रहा है। रेलवे को अपने रिसोर्सेज से जो पैसा लगाना है, वह रेलवे लगा रहा है। लेकिन एमआरवीसी के माध्यम से वर्ल्ड बैंक से पैसा आना है। इसके बारे में अंतिम तौर पर बातचीत चल रही है। इसके पहले हम लोन को कैसे चुकता करेंगे, इसको लेकर कुछ विवाद रेलवे और फाइनेंस मिनिस्ट्री के बीच था, जो अब रिजाल्व हो चुका है।

दुसरा प्रश्न उन्होंने पूछा है कि इस सेवाओं को इन्ट्रोड्युज होना था मुंबई में और किया गया कोलकाता में। ये दोनों बातें सही नहीं है। इसको इन्ट्रोड्युज किया गया है दिल्ली से लखनऊ के लिए।

श्री एस० एस० अहलुवालिया: सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि आपके मंत्रालय के तहत एरकान जैसी संस्था है जो विदेशों में जाकर तकनीकी सहायता देती है तो क्या कारण है कि आज हमें कोचेज इम्पोर्ट करने की जरुरत पड़ी? अगर कोचेज इम्पोर्ट की गई तो क्या यह टेक्नोलाजी हमारे यहां डेवलप नहीं हो सकती थी? क्या ऐसे हल्के और बेहतर कंडीशन के कोचेज हमारे भारत में नहीं बन सकते हैं और यह जो एक छोटी सी बात पर कपलिंग, डीकपलिंग हो गया, यह क्यों है क्योंकि उनके ट्रैक जो हैं वे कंप्यूटराइज्ड कंट्रोल्ड हैं। हमारे जो ट्रैक हैं वह डिफरेंट हैं। इसीलिए डीकपलिंग होता है और वह टेक्नालाजी मैच नहीं करती हमारी ट्रैक टेक्नालाजी के साथ। इन कोचेज लेने के पीछे कारण क्या था? हमारे यहां कोचेज ऐसे डेवलप हों और वह पूरी टेक्नालाजी हम डेवलप कर सकें, इसके लिए मैं जानता हूं कि हमारी रेलवे मिनिस्ट्री मे यह टेक्नालाजी उपलब्ध है। तो हम क्यों बाध्य हुए बाहर से लाने के लिए हम क्यों नहीं यहां खुद बना सके, यह मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं?

नीतीश कुमार: सभापति महोदय, हमारी रेलवे में जो कोच टेक्नालाजी है उससे एरकान का कोई संबंध नहीं है। एरकान एक कंस्ट्रक्शन कंपनी है, वह निर्माण का कार्य करती है। वह देश के अंदर और दूनिया भर में ठेके लेती है। इसलिए कोचेज की टेक्नालाजी से एरकान का कोई रिश्ता नहीं है। हमारे यहां...

श्री एस० एस० अहलुवालिया: रेलवे ट्रैक पर देती है या नहीं? रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर को तैयार करती है। सिविल कान्ट्रेक्टर नहीं है एरकान।

श्री नीतीश कुमार: कोचेज की जो टेक्नालाजी हमारे पास है कि वह 50 की टेक्नालाजी है, स्विस टेक्नालाजी है और उसी के आधार पर हमारे यहां यात्री डिब्बे बनते हैं। इसको समय समय पर इम्प्रूव भी किया गया है। हमारे आरडीएसओ में इस पर काम हुआ, एंटेग्रल कोच फैक्टरी जो हमारे यहां है, वहां इस पर काम हुआ। ऐसा नहीं है कि कोच की टेक्नोलोजी में इम्प्रूवमेंट अपने देश में नहीं आया, पहले की तुलना में काफी इम्प्रूवमेंट आया लेकिन जो बुनियादी टेक्नोलाजी है। वह 1950 के दशक में हमने ली थी, हासिल की थी, इनफेक्ट वह टेक्नोलोजी 1940 की थी, 50 के देशक में वह टेक्नोलोजी ली गई। तो 1985 से यह बात शुरु हुई कि हमें और इम्प्रूव्ड टेक्नोलोजी लेनी चाहिये जो हायर स्पीड में चले जिसमें बेहतर राइडिंग कंम्फर्ट हो और हल्के कोचेज़ हों। इस पर 1985 से बात चलते-चलते अंत में यह 1995 में फाइनलाइज़ हुई। यह हल्के डिब्बे हैं इनकी नई टेक्नोलोजी है, इसको लिया गया। इस बीच में हमारे रेल कारखानों और आर०डी०एस०ओ० ने मिल कर के भी अपनी टेक्नोलोजी को इम्प्रूव किया। आपको ज्ञात होगा कि जो दिल्ली और अमृतसर के बीच में स्वर्ण शताब्दी एक्सप्रेस चलाई गई वह हमने अपनी इम्प्रूवड टेक्नोलोजी के आधार पर चलाई। हमने टेक्नोलोजी में इम्प्रूवमेंट किया इसके बावजूद भी यह महसूस किया गया कि इससे बेहतर टेक्नोलोजी हमें लेनी चाहिये। इसी के आधार पर 1995 में यह अन्तिम तौर पर निर्णय हुआ कि यह हल्के हैं, इसमें अधिक लोग बैठ सकते हैं, इसमें प्रति व्यक्ति लोड जो अंत में ट्रेक पर जाता है, ट्रांसफर होता है, वह 27 प्रतिशत कम है। यह हल्के डिब्बे होने के कारण और अधिक लोग इन कोचेज़ में बैठ सकते हैं, 24 डिब्बों की ट्रेन में जितने लोग बैठ सकते हैं उससे कहीं अधिक लोग 22 कोचेज़ में अक्कमोडेट हो जाएंगे। कई तरह के इसके फिचर्स हैं। इसमें स्टेनलेस स्टील की बॉडी है, बोगी का डिज़ाइन इम्प्रूव्ड है, हमने हर तरह से इसको ट्राई किया जिसको कह सकते हैं कि वह उतना कम्फर्टेबल नहीं हुआ। कई तरह के पेरामीटर्ज़ हैं इससे टेक्नोलोजी को मापने के लिए। इसलिए टेक्नोलोजी ली गई। यह टेक्नोलोजी अच्छी है, इसमें कोई दिक्कत नहीं है। लेकिन इसके ट्रायल में समस्याएं जरुर आई हैं। इसमें एक बात का मैंने व्यक्तिगत तौर पर अध्ययन किया और देखा जब हमने दिल्ली से कानपुर की यात्रा की उनके पूरे अधिकारियों के साथ, सप्लायर्स के रिप्रेज़ेंटेटिव भी साथ थे, नार्दर्न रेलवे के अधिकारियों के साथ चर्चा कर के हम आए और हमने खुद ही महसूस किया कि जैसे कूलिंग के मामले में उनका अपना यूरोपियन स्टेंडर्ड है उसी तरह का साफ्टेवेयर उन्होंने डवलप किया, हमने महसूस किया और यात्रियों से भी बातचीत की। इसमें कूलिंग में कुछ सुधार की जरुरत है। इस प्रकार से कई सुधारों की जरुरत है। जहां तक कप्पलर्स का सवाल है जो उनहोंने वादा किया था टर्म्स ऑफ एग्रीमेंट के हिसाब से हमको मिलने चाहिये अमरीकन एसोसियेशन ऑफ रेल्स रोड के स्टेंडर्ड के हिसाब से देने के लिए उनकी बचनबद्धता है। फिलहाल वह उसको प्राप्त कर रहे हैं। इस बीच में

उन्होंने यूरोपियन डिज़ाइन का कप्लर दिया है। हमने उनको कहा है कि इससे हमारा काम चलने वाला नहीं है। आपकी जो वचनबद्धता है वहीं ए०ए०आर० डिज़ाइन हमें चाहिये और वह उसको पूरा कर रहे हैं। जहां तक माननीय सदस्य ने कहा ट्रेक से कप्लर का कोई संबंध नहीं है। ट्रेक के साथ इस कप्लर का कोई संबंध नहीं है। यह कप्लर हम लोग इसलिए चाहते हैं कि इसमें एंटी क्लाइम्बिंग डिवाइस है। जो कप्लर पहले से मौजूद हैं उसमें आप देखते होंगे कि एक्सीडेंट की स्थिति में एक डिब्बे के उपर दूसरा डिब्बा चढ़ जाता है उसमें अधिक मौतें होती हैं। तो हमें चाहिये था कि इसमें ऐसे फीचर्स और डिवाइस होने चाहिये जिसमें एंटी क्लाइम्बिंग फीचर हों वही कप्लर हमें चाहियें और वह कप्लर देने के लिए वचनबद्ध हैं। फिलहाल यूरोपियन डिज़ाइन का उन्होंने दिया है। उसकी टीथिंग प्रोब्लम है। हम लोगों ने साफ कह दिया है कि वही डिज़ाइन हमें चाहिये। जब तक हम हर तरह से संतुष्ट नहीं हो जाते हैं तब तक इसके इंट्रोड्यूस करने का प्रश्न ही नहीं है ।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, this order was placed in 1995.1 cannot understand if the upgradation of technology was necessary, if the transfer of technology was necessary, why could it not be done through the coach manufacturers themselves, than getting the procurement done through the Railways. Sir, we had a bitter experience of it in the case of procurement of cranes. You know, even now, after lapse of 18 years, we could not get the transfer of technology and we are still dependent on others. You have the coach manufacturers in India. If they cannot upgrade the technology to that extent, and if transfter of technology was necessary, why could you not—at least, for now—get these coach manufacturers come into collaboration with such people for transfer of technology, instead of the Railways doing it. I know, the exercise is to be done by the coach manufacturers, but the railway officials, who prefer to go abroad, undertake all these tours. My question is whether there is any definite time limit by which this technology is transfered to some indigenous manufacturers in the country. I would like to know whether there are any indigenous manufacturers to whom the transfer of technology is taking place and whether they are getting them manufactured within the country. Are they in a position, after five years, to absorb the technology so that we do not have to go to Germany for getting these coaches in future?

श्री नीतीश कुमार: जहां यह सवाल है कि कोच मैनुफैक्चरर्स से सीधे इसके बारे में बात करनी चाहिए, परिस्थिति यही है कि रेलवे की दो प्रोडक्शन यूनिट्स जो हैं आई सी एफ और आर सी एफ, यहीं कोचेज का मैनुफैक्चर बड़े पैमाने पर होता है। इसके अलावा दो और यूनिट्स हैं। वे दोनों ही पब्लिक सेक्टर यूनिट्स हैं। थोड़ा-थोड़ा उनमें प्रोडक्शन अब होता है-एक भारत अर्थ मूवर्स है और एक जेसप है। वहां पर यह प्रोडक्शन होता है। चूंकि बल्क प्रोडयूसर रेलवे खुद है तो रेलवे की

प्रोडक्शन यूनिट के माध्यम से ही किया जाता है। वह प्रोडक्शन यूनिट चूंकि रेलवे की है इसलिए मेरी समझ से रेलवे ने यह काम किया है कि हम टेक्नालाजी इम्पोर्ट करें। जो टेक्नालाजी उनकी है वही टेक्नालाजी दूसरे मैनुफैक्चरर्स भी एडाप्ट करते हैं ऐसी मुझको जानकारी मिली है। जहां तक प्रश्न है ट्रांसफर आफ टेक्नालाजी का तो इस एग्रीमेंट के साथ जो 24 कोचेज लिए गए, इनके साथ-साथ ट्रांसफर आफ टेक्नालाजी का भी एग्रीमेंट है और यह ट्रांसफर आफ टेक्नालाजी का काम चल रहा है और आर सी एफ में एक साल भी 27 या 29 (-) मैं देखकर बता दूंगा कि 27 हैं या 29 (-) देश के अंदर ही मैनुफैक्चर करने की योजना है।

श्री मूल चन्द मीणा: चेयरमैन सर, नयी टेक्नालाजी के नाम पर नये कोच खरीदे गए। यह कैसी टेक्नालाजी है कि कुछ दिन चलने के बाद उन कोचों को बन्द करना पड़ा। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि इस नयी टेक्नालाजी के नाम पर कोई गड़बढ़ घोटाला तो नहीं हुआ है? क्या इसकी आप जांच कराएंगे कि इस सौदेबाजी में कितनी गड़बढ़ हुई है? स्वदेशी कोच और विदेशी कोच के मूल्य में भी बहुत अंतर है। इसलिए आपके माध्यम से यह जानना चाहूंगा कि क्या आप इसकी जांच कराएंगे कि इस सौदेबाजी में कहीं गड़बड़ तो नहीं है?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, जैसा मैंने बताया कि 1985 से बात चलते चलते 1995 में यह एग्रीमेंट हुआ है और जहां तक अब तक हमने देखा है मुझको कुछ ऐसा नहीं लगता है या जैसा माननीय सदस्य का जो आरोप है उसकी कोई बू आई हो। अगर मुझको कोई ऐसी बू आती तो मैं तत्काल जांच का आदेश दे देता। लेकिन फिलहाल ऐसा नहीं लग रहा है क्योंकि जो बेसिक टेक्नालाजी बोगी की; कोच की है उसकी फंक्शनिंग में कहीं कोई कठिनाई नहीं आई है। कपलर की शिकायत आई है। उसके अलावा एयर कंडीशनिंग के मामले को लेकर यह बात सामने आई है। कुछ इस ढ़ंग की छोटी मोटी टीथिंग प्राब्लम हैं। लेकिन बुनियादी तौर पर कपलर का प्राब्लम है जो वे वचनबद्ध हैं एग्रीमेंट के मुताबिक हम जिस प्रकार का कपलर चाहते हैं उस प्रकार का कपलर देने के लिए और जो उन्होंने वादा किया है हम यथाशीघ्र इसको पूरा करेंगे। परिस्थिति यही है।

श्री राजनाथ सिंह 'सूर्य': सभापति जी, जो अनुभव माननीय मंत्री जी को इस ट्रेन में आया है वह हम लोगों को भी लखनऊ से दिल्ली यात्रा करते समय आया है। एक्जीक्यूटिव क्लास में भी लोग पसीने से भीग रहे थे। जब मैंने वहां इंजीनियर को बुलाकर पूछा कि ऐसी स्थिति क्यों है तो उन्होंने कहा जर्मनी से इंजीनियर बुलाया गया है। जो कंपयूटर हमारे यहां काम कर रहा है उसकी टेक्नालाजी हम नहीं जानते हैं। जर्मनी से इंजीनियर बुलाया गया है और वह आएगा तो ठीक करेगा। उसके एक हफ्ते के बाद गाड़ी बंद कर दी गयी। माननीय मंत्री जी ने जवाब में यह कहा है कि जो मूल एग्रीमेंट हुआ है उस एग्रीमेंट में यह था कि वे अमेरिकन कपलिंग सप्लाई करेंगे। उसके बजाए उन्होंने यूरोपियन सप्लाई किया, इसमें लगाया जिसके कारण यह सारी गड़बड़ी आई। तो जो मूल एग्रीमेंट

था, जिस प्रकार की वस्तु की सप्लाई का उसमें एग्रीमेंट था वह क्यों नहीं सप्लाई की गयी और बिना उसके इस गाड़ी को क्यों चलाया गया?

श्री नीतीश कुमार: हमने इसका बता दिया है। जहां तक उनके पहले पक्ष का सवाल है, मैंने खुद कहा है एयरकंडीशनिंग की समस्या उसमें थी। मैंने खुद भी यात्रा की है। उस दिन चूंकि बाहर का मौसम अपेक्षाकृत कम गर्म था इसलिए अंदर ज्यादा ठंडक हो गयी थी और हमने यात्रियों से भी पूछा। उनको ठंड लगी रही थी। तो...(व्यवधान) हम एग्री कर रहे हैं आपकी बात को, हमने खुद ही कहा है। उसकी एयरकंडीशनिंग में भी प्रोब्लम है चूंकि उनका जो साफ्टवेयर है जिसके हिसाब से वे करते हैं उस हिसाब से बाहर के एटमोस्फियर से वह लिंक था। अब हम लोगों ने बताया कि इस देश में 22 डिग्री से लेकर 24 डिग्री के बीच में आप अंदर का टेम्परेचर हर समय कायम रखें। इसके लिए आप व्यवस्था करें। उसने कहा इसके लिए हम साफ्टवेयर में इस हिसाब से इम्प्रूवमेंट कर रहे हैं। जब हमने यात्रा की थी तो उसमें उस साफ्टवेयर के साथ उसके अपने इंजीनियर भी थे (-) चूंकि यह वारंटी पीरियड चल रहा है तो उनके अपने इंजीनियर भी उसमें यात्रा कर रहे थे। तो इन सब चीजों को उन्हें दुरुस्त करने के लिए कहा गया और जब ये दुरुस्त करेंगे तभी इनको चलाया जाएगा।

Revision of rules on concession to senior citizens

*82. SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government are aware of aviodable inconvenience/ harassment and embarrassment that is caused to senior citizens with issued concessional railway tickets, while travelling by the railway ticket checking staff by demanding documentary proof of their age and penalising them if they fail to do s.o;

(b) if so, whether Government have issued any instructions in this regard and if so, the details thereof; and

(c) if not, whether Government propose to issue clear-cut instructions and rules in this regard by mentioning the documents like ration-card, voter's card, CGHS card and any other convenient document for carrying the same by senior citizens while travelling?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the Sabha.